

MARINA ROMÂNĂ

Revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale
Anul XII Nr.1(75) IANUARIE-FEBRUARIE 2001



- DIRECȚIA HIDROGRAFICĂ MARITIMĂ - 75 ANI
- INTEROPERABILITATE
NAVALĂ





INTEGRAREA ÎN GRUPĂRILE NAVALE MULTINAȚIONALE ALE ALIANȚEI NORD-ATLANTICE



Comandor **Vitalian POPESCU**

Realizarea Programului Național de Aderare a României la Alianța Nord-Atlantică presupune, încă din prima fază, integrarea unităților navale românești în grupările navale ale Alianței. Aceste acțiuni sunt, de regulă, permanente, de tipul STANAVFORLANT sau STANAVFORMED (Grupările Navale din Atlantic și Mării Mediterane, alcătuite din distrugătoare sau fregate) sau MCMFORMED (Gruparea de Nave Dragoare din Mării Mediterane), sau pot fi constituite temporar, ca în cazul în care pot avea în compunere unul sau mai multe tipuri de nave.

Participarea navelor românești la acțiunile desfășurate sub egida Parteneriatului pentru Pace presupune, încă din prima fază, integrarea unităților navale românești în grupările navale ale Alianței. Aceste acțiuni sunt, de regulă, permanente, de tipul STANAVFORLANT sau STANAVFORMED (Grupările Navale din Atlantic și Mării Mediterane, alcătuite din distrugătoare sau fregate) sau MCMFORMED (Gruparea de Nave Dragoare din Mării Mediterane), sau pot fi constituite temporar, ca în cazul în care pot avea în compunere unul sau mai multe tipuri de nave.

Oricare ar fi caracterul lor, grupările navale au anumite **caracteristici** care le permit desfășurarea și angajarea în operații: **flexibilitatea**, caracteristică cheie, care le asigură capacitatea de îndeplinire într-un timp scurt a unei gamă largi de misiuni, **versatilitatea**, respectiv capacitatea de a trece rapid de la o misiune la alta și **rezistența la acțiunea inamicului** sau a factorilor hidrometeorologici. Grupările sunt **multinaționale**, date fiind caracteristicile oarecum similare ale navelor, armamentului, tehnicii și principiilor de întrebucințare în lupta pe mare a forțelor și au o construcție **modulară și graduală**, la baza căreia se află unitățile navale ale forțelor de reacție rapidă. La acestea se adaugă, după anumite intervale de timp, nave din forțele de apărare principale și de întărire.

Aplicarea conceptului CJTF (Forțe Operative Multinaționale Întronuite) face posibilă în viitor integrarea în Grupările Navale Operative ale Alianței și a navelor partenerilor non-NATO.

Participarea forțelor navale ale statelor partenere la operațiile maritime planificate și conduse de NATO este

determinată, în principal, de voința politică a guvernelor din Alianță și partenere, experiența în cooperarea multinațională, realizarea unui sistem de comandă și control coerent și eficient, regulile de angajare, finanțare și costuri, asigurarea sprijinului logistic pentru unități și *interoperabilitate*. Toate navele trebuie să se caracterizeze prin interoperabilitate în domeniul tehnic, administrativ și operațional, care să le dea posibilitatea desfășurării unor acțiuni comune și complexe pe mare și în raioane pe litoral. Aceasta înseamnă un limbaj operațional comun, aplicarea unui set comun de metode și proceduri operaționale, înțelegerea doctrinelor și procedurilor de realizare a comenzi și controlului, dotare cu sisteme sofisticate de senzori, armament și comunicații, un grad înalt de profesionalizare și instruire a echipajelor.

La nivel național, realizarea interoperabilității cu structurile militare ale NATO, ca o necesitate a integrării, are în vedere îndeplinirea măsurilor planificate prin programe distincte ale Ministerului Apărării Naționale, ultimul dintre acestea fiind **Programul de Implementare a Obiectivelor de Parteneriat în perioada 2001-2006**. Acest program prevede realizarea unui număr de 84 de obiective de parteneriat, din care 16 sunt specifice Forțelor Navale. La nivelul Statului Major al Forțelor Navale s-au stabilit sarcinile și responsabilitățile structurilor implicate, termenele de realizare și fondurile financiare, precum și măsuri detaliate pentru îndeplinirea condițiilor acestor obiective. La dispoziția Alianței Nord-Atlantice vor fi puse, treptat, până la finalizarea celor șase ani de aplicare a Programului de Implementare a Obiectivelor de Parteneriat, distrugătorul **MĂRĂŞEŞTI**, două dragoare maritime, o navă de intervenție cu scafandri, un remorcher maritim, un grup de scafandri cu misiuni speciale, două monitoare, patru vedete blindate și un remorcher fluvial. Funcție de specific, aceste nave pot participa la operații de sprijin al păcii, de căutare-salvare și umanitar, parte dintre ele fiind disponibile și pentru misiuni sub egida Uniunii Europene. Alături de navele nominalizate pentru operații de parteneriat se are în vedere pregătirea altor unități navale și a unor anumite elemente de infrastructură, pentru activități de instruire în comun și de asigurare logistică a unităților Alianței.



INTEROPERABILITATE NAVALĂ



Condiții de interoperabilitate

Realizarea interoperabilității tehnice. Achiziționarea și dotarea navelor cu tehnică și echipamente compatibile cu cele ale marinilor statelor membre NATO va permite îndeplinirea condițiilor obiectivelor de parteneriat și va răspunde cerințelor impuse navelor de ducere a acțiunilor de luptă moderne pe mare și fluviu. Până acum însă, datorită nealocării resurselor financiare necesare, nu s-au realizat progrese notabile în acest domeniu, exceptie făcând



sistemul integrat de comunicații al distrugătorului **MĂRĂȘEȘTI**, parte componentă a procesului de modernizare a navei. De aceea, trebuie să subliniem că nealocarea fondurilor pentru dotarea navelor, având ca urmare lipsa de la bord a echipamentelor performante și nerealizarea standardelor NATO în domeniu, implicit o eficiență redusă în îndeplinirea misiunilor, poate avea ca urmare neincluderea navelor românești în operațiile Alianței, limitarea duratei de participare, creșterea costurilor și chiar asumarea de către autoritățile politice a unor riscuri majore în privința navelor și echipajelor.

Cunoașterea limbii engleze este una dintre principalele cerințe de realizare a interoperabilității și constituie o preocupare constantă la nivelul Statului Major al Forțelor Navale. Obiectivul de parteneriat care are în vedere acest domeniu prevede însușirea limbii engleze la un nivel superior de către toți comandanții de unități și ofițerii din statele majore, precum și de către comandanții, ofițerii și personalul de comunicații de la bordul navelor nominalizate să

desfășoare activități comune cu structurile NATO. Studiul individual, frecventarea cursurilor de învățare și perfecționare a limbii engleze, de specialitate și de stat major din țară sau străinătate, organizarea unor cursuri intensive în unitățile de învățământ ale marinei au permis realizarea într-o mare măsură a cerințelor acestui obiectiv. O atenție deosebită s-a acordat studiului limbajului operațional și a terminologiei NATO, în special în domeniul comunicațiilor.

Aplicarea seturilor comune de metode și procedee tactice presupune cunoașterea doctrinelor și conceptelor NATO, a documentelor de standardizare ale Alianței și utilizarea lor pe timpul exercițiilor comune de către personalul unităților nominalizate. La nivelul Statului Major al Forțelor Navale s-au luat măsuri pentru traducerea, multiplicarea și distribuirea publicațiilor NATO, a documentelor de standardizare și a manualelor EXTAC necesare. Pentru înțelegerea structurilor

NATO, cunoașterea doctrinei Alianței și familiarizarea cu procedurile navale ale acestia s-au organizat și desfășurat în cadrul Academiei Navale cursuri de specialitate, iar un număr de ofițeri de marină sunt absolvenți ai cursurilor Centrului Regional de Pregătire NATO/PfP și pot îndeplini anumite funcții în cadrul comandamentelor întrunite multinaționale. Programele de pregătire a ofițerilor din unități au inclus tematici de instruire în domeniul cunoașterii doctrinelor NATO, sprijinite de un ghid orientativ privind organizarea și desfășurarea operațiilor maritime multinaționale de menținere a păcii, întocmit de către organele specializate ale Statului Major al Forțelor Navale. O altă cerință a acestui obiectiv este și constituirea la bordul navelor nominalizate a unui set de documente specifice operațiilor multinaționale, care să includă, alături de standardele NATO și manualele EXTAC, principalele convenții internaționale care reglementează ducerea războiului pe mare și alte aspecte ale legislației internaționale.



INTEROPERABILITATE NAVALĂ

Instruirea în comun cu nave ale Alianței Nord-Atlantice asigură un grad înalt de pregătire a echipajelor pentru ducerea acțiunilor în cadrul grupărilor navale. Trebuie să se înțeleagă că navele unui stat care nu au un nivel tehnic corespunzător și nu sunt angrenate încă din timp de pace în operații cu nave NATO nu pot opera în aceleași zone cu acestea și sunt condamnate astfel la izolare, atât în ceea ce privește stabilirea raioanelor de acțiune, cât și a misiunilor pe care le pot îndeplini. Cu atât mai mult vom sublinia acest aspect cu cât, în ultimii ani, pregătirea personalului unităților navale a avut de suferit din cauza reducerii drastice a numărului de zile de instrucție pe mare și fluviu și a participării mai puțin active la exerciții multinaționale sau bilaterale, la care s-au adăugat neexecutarea la termenele stabilite a reparațiilor și andocărilor și lipsa pieselor de schimb. Navele nominalizate trebuie să fie apte să manevreze în cadrul grupărilor, să aplique metodele și procedurile NATO de luptă contra adversarului naval, aerian și submarin, să acționeze în comun cu elicopterele și aviația de patrulare și să cunoască situația navală și aeriană. Particular, cerințele acestor obiective de parteneriat s-au îndeplinit pe timpul exercițiilor NATO/PfP sau bilaterale cu forțe (LIVEX) la care au participat nave românești. O contribuție importantă o aduce experiența dobândită de către ofițerii de marină în lucru în cadrul statelor majore pe timpul exercițiilor tactice și în desfășurarea stagior de pregătire la bordul navelor din grupările permanente și la comandamentele NATO din Mări.

Comunicațiile reprezintă unul dintre aspectele cele mai importante ale interoperabilității. Pe lângă dotarea navelor cu sisteme și aparatură compatibilă, atenția comandanților trebuie să se îndrepte spre pregătirea operatorilor de comunicații în cunoașterea procedurilor de lucru prevăzute în documentele de standardizare ale Alianței și a terminologiei utilizate în operații. În acest scop la Academia Navală s-au organizat cursuri de specialitate pentru ofițeri și maistri militari, iar personalul de comunicații s-a instruit și s-a perfecționat pe timpul exercițiilor tactice cu trupe. Cerințele obiectivelor de parteneriat presupun achiziționarea și dotarea navelor de suprafață cu sisteme de comunicații prin satelit, cu aparatură de tip LINK 11 și cu echipamente criptografice și de securitate, pentru a depăși astfel obstacolul pe care îl reprezintă asigurarea și schimbul unor informații rapide, precise și sigure între navele din cadrul grupărilor navale.

Reaprovisionarea pe mare și în porturi reprezintă numai un aspect al interoperabilității în domeniul logistic, dată fiind



complexitatea logistică grupărilor navale multinaționale, precum și problemele specifice cu care se confruntă forțele navale de dimensiuni mai mici în operațiile maritime multinaționale. Realizarea obiectivelor presupune atât achiziționarea de echipamente, cât și instruirea echipajelor pentru desfășurarea activităților reale. Navele de dimensiuni mari trebuie să desfășoare operațiuni de reaprovizionare pe mare în cooperare cu elicoptere, ceea ce presupune echipamente și instalații suplimentare și o instruire adecvată.

Două aspecte necesită o abordare aparte: **aplicarea regulilor de siguranță** pe timpul misiunilor în cadrul grupărilor navale multinaționale, ceea ce presupune existența la bordul navelor a documentelor standardizate NATO care reglementează acest domeniu și achiziționarea, respectiv instruirea echipajelor în utilizarea acestor echipamente care permit desfășurarea operațiilor navale în medii NBC.

Participarea la activitățile desfășurate în cadrul Programelor de Parteneriat asigură un anumit grad de interoperabilitate, sporit odată cu achiziționarea unor echipamente moderne de comunicații. Prioritățile Statului Major al Forțelor Navale trebuie însă să se îndrepte către realizarea acestor obiective de parteneriat care au în vedere disponibilitatea forțelor pentru operații maritime, achiziționarea echipamentelor de comandă și control, înlocuirea tehnicii uzate moral și fizic și modernizarea navelor. În condițiile alocării unor fonduri insuficiente pentru dotare, eforturile statelor majore se vor îndrepta spre îndeplinirea acestor obiective care presupun profesionalizarea unităților, realizarea integrală a planurilor de instrucție, executarea lucrărilor de revizii și reparări restante, pregătirea și asigurarea personalului de comandă, stat major și logistică care să poată fi încadrat în comandamentele operative multinaționale ale NATO.





VENITURILE EXTRABUGETARE

Beneficii și capcane

Bogdan DINU

Direcția Hidrografică Maritimă este una din unitățile subordonate Statului Major al Forțelor Navale care au adus și continuă să aducă venituri importante în valută, rezultate din activități extrabugetare. Înainte de 1989 lucrurile erau clare: toate sumele astfel realizate intrau direct la bugetul statului. După 1990, lucrurile s-au complicat. Astfel, începând din 1991, prin Hotărârea de Guvern 427, Direcția Hidrografică a obținut dreptul de a folosi o parte din resursele financiare obținute prin serviciile speciale pe care le prestează atât pentru economia națională, cât și pentru nave și companii străine.

E interesant de văzut care sunt principalele surse din care provin acești bani. În prezent, Direcția Hidrografică Maritimă obține venituri în valută din taxa de far, pe care o plătește orice navă care intră în porturile maritime românești și pe brațul Sulina, precum și venituri în lei din vânzarea hărților de navigație, a documentelor nautice (avize pentru navigatori, Cartea farurilor, Cartea pilot a Mării Negre) și din verificarea, compensarea, etalonarea și repararea echipamentelor de navigație de la bordul navelor civile. Poate părea surprinzător pentru cei mai puțin familiarizați cu activitatea acestei instituții, dar cele mai importante sume în valută nu provin din vânzarea hărților de navigație, ci din taxa de far. Cu alte cuvinte, există o legătură directă între dezvoltarea economică și a schimburilor comerciale pe mare și sumele încasate de Direcția Hidrografică sub forma taxei de far (trebuie menționat faptul că inclusiv navele românești – atâtea câte au mai rămas – plătesc această taxă în valută). Instituția utilizează acești bani pentru dezvoltarea bazei tehnice și procurarea materialelor necesare funcționării zilnice, precum și pentru

derularea activității de relații externe.

Situată existentă nu mulțumește însă pe totă lumea și poate fi îmbunătățită. „La ora actuală – ne-a declarat comandorul **Aurel Constantin**, locțiitorul comandanțului Direcției Hidrografice Maritime – *Hotărârea de Guvern din 1991 nu este pusă de acord cu actualul regulament de funcționare al Băncii Naționale. Mai precis, este vorba de obligativitatea de a vărsa 50% din sumele în valută în contul Băncii Naționale, care a fost eliminată din regulamentul BNR în 1994. Apoi, contul bancar figurează la Statul Major al Forțelor Navale și nu la unitatea noastră, unde ar fi fost normal (este vorba de venituri de aproximativ o jumătate de milion de dolari). Mai mult, prin această Hotărâre de Guvern se stabilesc și drepturile de diurnă pentru personalul navelor militare aflate în misiuni în străinătate, ceea ce nu este normal. Aș vrea să precizez că existența acestor venituri extrabugetare a dus la alocarea unui buget mai mic și pot să dau exemple în care sumele alocate unor articole bugetare pentru un an de instrucție au fost ridicol de mici. Si toate acestea în condițiile în care Direcția Hidrografică Maritimă va continua să rămână o instituție națională, cu obligații clare în asigurarea securității navigației în apele teritoriale și zona contiguă.*

În domeniul reparării aparaturii de navigație am intrat în concurență cu firmele de profil de pe piață, dar prețurile practicate de aceste firme sunt mult mai mari decât ale noastre și, practic, aici nu avem o concurență puternică. Acesta este motivul pentru care șantierele navale de la Galați, Constanța, Oltenia au apelat la noi pentru etalonarea, compensarea, verificarea și repararea echipamentelor de navigație. Ne-am lovit însă și de „conurență neloială“, așa cum a fost cazul în 1997, când Institutul Național pentru Cercetare - Dezvoltare Marină „Grigore Antipa“ a executat lucrări de hidrografie marină în Marea



Comandor Aurel CONSTANTIN

Neagră, cu aprobatia ministrului mediului de atunci, la comanda și în beneficiul NATO, cu bani, logistică și echipamente de la acest organism. Aceasta în condițiile în care, prin lege, Direcția Hidrografică Maritimă este singura instituție abilitată să execute astfel de lucrări.“

REPERE ISTORICE

- 1951-1955. Au fost tipărite 20 de hărți noi, la diferite scări, pentru asigurarea navegației în zona de vest a Mării Negre ● 11 noiembrie 1955. Prin H.C.M. Nr. 2444 al R.P.R. Serviciul Hidrografic Maritim a fost reorganizat în Direcția Hidrografică Maritimă, fiindu-i încredințată și misiunea de semnalizare maritimă prin faruri luminoase și radiofaruri ● 1957-1958. Instalarea bazei de viteze de la Tuzla (1957) și a semnalelor neluminoase de la Chituc și Zaton (1958); electricarea farurilor Tuzla (1957) și Midia (1958); intră în dotare nava hidrografică 112, astăzi "Eugen Stihi" (1958) ● 1966. Instituția devine membru național al Asociației Internaționale de Semnalizări Maritime ● 1968. Construcția și punerea în funcțiune a farului nou de la Sf. Gheorghe ● 1957-1970 și 1973-1982. Derularea a două campanii de explorări hidrografice complexe ● 1977. Montarea și instalarea farului de la Gura Portiței ● 1979. Dotarea cu sistemul de radionavigație BRAS-GALS ● 1990. Direcția Hidrografică Maritimă a fost reorganizată și s-a mutat în sediul actual din Constanța.



75 ANI

DIRECȚIA HIDROGRAFICĂ MARITIMĂ

**Pentru o bază de date completă a litoralului românesc:
CINCI ANI ȘI 10.000 DE KILOMETRI PĂTRAȚI**



Comandor Petre Cuțui

Una din secțiile importante ale Direcției Hidrografice Maritime este cea Topohidrografică, secție care are ca obiect de activitate măsurarea, colectarea, stocarea și prelucrarea datelor și produselor topografice și hidrografice necesare realizării hărților de navigație. Colecțivul secției – din care

fac parte, printre alții, căpitan-comandorul **Cătălin Pocnetz** (absolvent, în anul 1998, al unui curs de hidrografie în Statele Unite în urma căruia a obținut specializarea standard B), căpitanul **Dan Vornicu** și locotenent-colonelul **Stan Constantin** – asigură din punct de vedere topogeodezic unitățile Forțelor Navale, actualizează rețeaua geodezică în zona de litoral și realizează cooperarea pe linie topohidrografică a Forțelor Navale cu celelalte categorii de forțe și cu instituțiile de specialitate din țară și străinătate. Astfel, în anul 1999, împreună cu specialiștii hidrografi turci, s-a efectuat explorarea hidrografică a apelor

teritoriale românești în raionul Tuzla - Mangalia Nord, iar în anul 2000, doi specialiști hidrografi români au participat la ridicarea hidrografică executată de nava turcească „ÇÜBUKLU” în apele teritoriale ale Georgiei.

Standardele impuse de Organizația Hidrografică Internațională au determinat conducerea instituției să acționeze pentru dotarea secției cu aparatură modernă, proces care continuă și în prezent. Pentru anul în curs – după cum am aflat de la șeful secției, comandorul **Petre Cuțui** – secția are planificate lucrări de ridicări hidrografice în raioanele Sulina – Sf.Gheorghe și Mangalia Nord – Vama Veche (în cooperare cu serviciile hidrografice aparținând marinelor greacă și turcă), actualizarea ridicării hidrografice la vărsarea Dunării în mare prin brațul Sf.Gheorghe și poziționarea unor lucrări hidrotehnice de spargere a valurilor în baia Mamaia. Mai nou, secția poate executa și lucrări de cadastru. Există chiar un protocol încheiat cu Oficiul Național de Cadastru (în parteneriat cu Direcția Topografică Militară) și în viitor va trebui executat cadastrul tuturor unităților militare care se subordonează Statului Major al Forțelor Navale.

Căpitan Dan Vornicu
(ofițer II în Secția Topohidrografie)Locotenent-colonel Constantin Stan
(ofițer II în Secția Topohidrografie) și
topograp Ion Stoica

- ◆ Personalul secției cuprinde doi ofițeri hidrografi, doi maistri hidrografi, un ofițer topograf și trei salariați civili ◆ Numai ridicarea hidrografică a portului Constanța (un areal relativ mic) din anul 1996, realizată împreună cu specialistii hidrografi americani de la NAVOCEANO (cu tehnică și echipamente hidrografice americane de ultimă oră, partea română participând cu specialisti și șalupa hidrografică „Oltina“) a durat patru luni (aprilie – iulie) ◆ Realizarea unei baze de date pentru litoralul românesc (aproximativ 10.000 de kilometri pătrați), prin cercetare cu tehnică modernă, având dotarea completă, după repararea navei EUGEN STIHI (sau înlocuirea acesteia) ar dura cinci ani.



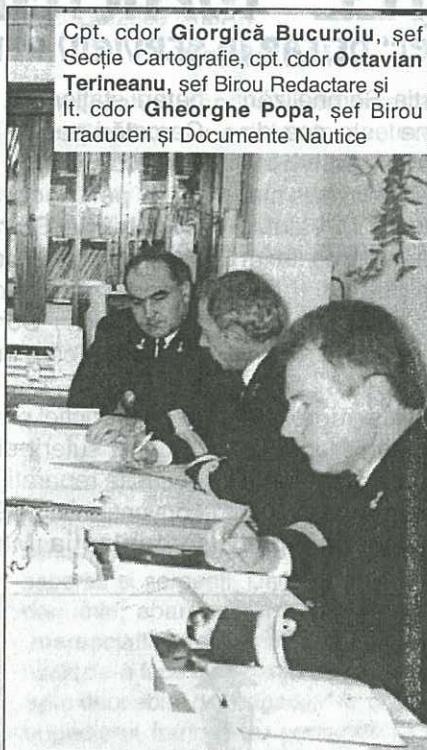
APROAPE DE HARTA ELECTRONICĂ

Redactarea și editarea hărtilor marine și a documentelor nautice, ca și asigurarea topogeodezică a unităților Forțelor Navale sunt principalele misiuni ale Secției Cartografie și Documente Nautice, la comanda căreia se află căpitan-comandorul **Giorgică Bucuroiu**. În această secție, în cadrul biroului Documente Nautice – și menționăm aici pe locotenent-comandorul **Gheorghe Popa** și căpitan-comandorul **Octavian Terineanu** – se editează, lunar, avizul pentru navigatori și, periodic, celelalte documente nautice (Cartea farurilor, Cartea pilot a Mării Negre, Catalogul hărtilor, Simboluri de abrevieri, Table nautice). Avizul se redactează lunar, dar în cazul unor informații urgente acesta se poate transmite prin radio pentru navele aflate în marș.

Evident, la începutul celui de-al treilea mileniu, hărțile se realizează pe calculator, cu ajutorul unor programe speciale pentru editarea hărtilor marine, în cazul de față CARIS, de concepție canadiană. Deocamdată însă, editarea hărtilor se face tot pe suport de hârtie. Recent, s-a achiziționat softul necesar, urmând ca în viitor să se poată scoate harta electronică. Pentru aceasta mai este însă nevoie la bordul navelor de un sistem pentru vizualizarea hărtilor electronice - ECDIS (deocamdată un astfel de sistem este instalat doar pe NS „Mircea“). Printre cei care își aduc contribuția la bunul mers al Biroului Cartografie Clasică îi menționăm pe căpitan-comandorul **Constantin Ghιṭa**, căpitanii **Costică Furnică** și **Adrian Roșcan** și salariații civili **Veronica Botez** și **Costel Fiscuci**, iar la asigurarea topografică locotenent-colonelul **Gheorghe Corici**. Chiar la sfîrșitul acestei luni, căpitanul **Octavian Buzatu** pleacă la un curs de cartografie cu durata de 8 luni la Trieste, în Italia.

Secția a pregătit pentru tipărire Rutiera Dunării, formată din patru sectoare dar, din lipsa banilor, s-a reușit tipărirea doar a unui singur sector, și anume Sulina - Brăila. După cercetarea portului Constanța, din anul 1996, împreună cu hidrografii de la NAVOCEANO, în anul 1997 s-a realizat și harta în nouă sistem WGS '84 care utilizează proiecția UTM, sistem implementat de Organizația

Cpt. cdor Giorgică Bucuroiu, șef Secție Cartografie, cpt. cdor Octavian Terineanu, șef Birou Redactare și lt. cdor Gheorghe Popa, șef Birou Traduceri și Documente Nautice



Hidrografică Internațională și utilizat de toate țările membre NATO.

Pentru realizarea interoperabilității cu forțele NATO, trebuie precizat că hidrografie îi revin misiuni importante. Este vorba, în principal, de editarea unor hărti identice cu cele utilizate în cadrul Alianței. Acesta este un proces dificil, pentru că standardele se schimbă periodic, precizia crescând numai în ultimii ani de la 0,5% la 0,01%.

În ceea ce privește tipărirea hărtilor clasice s-a reușit, cu dotarea actuală, ca matricele să se realizeze integral la Constanța, fără ajutorul Direcției Topografice Militare. Acest fapt surtează timpul de realizare a unei hărti și duce la creșterea preciziei. Cel puțin în acest domeniu, al preciziei,

♦ Secția editează hărti de navigație la scară cuprinse între 1:5000 și 1:750000 pentru litoralul românesc și bazinele Mării Negre ♦ În ultimii cinci ani s-au scos ediții noi pentru 12 din setul de 24 de hărti naționale de navigație pentru a asigura nevoile Forțelor Navale și un mic surplus pentru nevoile marinelor comerciale; într-un singur an se pot edita 12 hărti, dar nu sunt disponibile sumele necesare pentru tipărirea lor la Direcția Topografică Militară ♦ Editarea hărtii unui singur sector de Dunăre costă cât șapte hărti de navigație maritimă ♦ Secția realizează schimb de publicații și avize pentru navigatori cu 14 țări cu tradiție în domeniul (în primul rând cu cele din Marea Neagră) ♦ Tirajul hărtilor editate variază între 500 și 3.000 de bucăți (pentru comparație, Oficiul Hidrografic Englez are tiraje de până la trei milioane de bucăți pentru o hartă, iar tirajul mediu este de 400.000 – 500.000 de bucăți).

progresul este evident.

Tirajul relativ mic al hărtilor editate are anumite explicații. El diferă în funcție de tipul hărtii, de cererea existentă pentru o anumită hartă, de resursele financiare aflate la dispoziția instituției, dar și de lipsa unei legislații naționale în domeniu sau mai precis de lipsa mijloacelor de impunere a acesteia. Ne referim, de exemplu, doar la faptul că, deși există prevederea ca orice navă care intră în porturile maritime ale unei țări să dispună de harta portului și a apelor litorale ale țării respective, editate de țara respectivă, în realitate acest lucru nu se întâmplă și multe din hărțile litoralului românesc ajung să fie cumpărate din Anglia.

Căpitan-comandor Giorgică Bucuroiu, căpitan Octavian Buzatu și salariat civil Dorina Ilașcu





75 ANI

DIRECȚIA HIDROGRAFICĂ MARITIMĂ

FARURILE MARINARILOR

„PAZNIE“ DE FAR ÎN SERVICIU PERMANENT



Comandor Constantin Stănescu

Secția Semnalizări Maritime este cea de pe urma activității căreia se obțin cele mai mari sume în valută, prin perceperea taxei de far pentru toate navele care intră în porturile românești. Asigurarea semnalizării maritime la litoralul Mării Negre se realizează prin semnale luminoase și neluminoase ca și prin

baterii staționare. Instalația a fost realizată de Institutul de Cercetări pentru Electrotehnica București, printr-un fond PHARE.

În perspectivă – ne-a declarat domnul comandor **Constantin Stănescu** – se urmărește realizarea unor sisteme fotovoltaice pentru alimentarea luminilor de intrare în porturi; unul dintre acestea se va finaliza chiar în acest an în portul Constanța, la lumina roșie. O problemă serioasă – care în lipsa fondurilor nu se știe când va putea fi rezolvată – este repararea clădirii farului din Constanța (a construcției propriu-zise). Construcția datează din anul 1960, a suferit anumite avarii la cutremurul din 1977 și necesită reparații capitale. În sfârșit, odată cu modificarea convenției SOLAS (salvarea vieții umane pe mare) de către Organizația Maritimă Internațională se introduce obligativitatea pentru state și nave de a instala sistemul DGNSS (Sistem diferențial pentru navigația maritimă satelitară), care va înlocui actualul sistem care utilizează radiofaruri și radiogoniometre. În acest context, România este luată în calcul de Asociația Internațională de Semnalizări Maritime pentru instalarea unui astfel de sistem la Constanța. Deocamdată sistemul nu este obligatoriu (există și funcționează în câteva țări din Europa occidentală).

radiosemnal. Specific acestei secții este faptul că serviciul se execută permanent și este asigurat numai de salariați civili.

Importanța asigurării funcționării continue a instalațiilor este justificată, având în vedere pericolele care amenință siguranța navegației maritime. Cu titlu de exemplu menționăm că orice intrerupere mai mare de șapte minute în funcționarea unei instalații trebuie anunțată printr-un aviz transmis la NAVAREA III (Centrul de coordonare pentru Marea Mediterană și Marea Neagră) care, la rândul lui, va anunța ceilalți coordonatori zonali pentru informarea navigatorilor.

ACTIONÂND în această direcție, în noiembrie 1998, s-a reușit punerea în funcțiune la farul Sulina a unui sistem de alimentare fotovoltaic și eolian cu stocarea energiei electrice în

Farul Constanța



Farul Sulina



- ❖ Secția administrează șapte faruri (Mangalia, Tuzla, Constanța, Midia, Gura Portilei, Sf. Gheorghe și Sulina) și luminile de intrare în porturile Mangalia, Constanța și Midia

- ❖ Are în dotare două sălute fluviale pentru deplasări în porturile Jurilovca și Sulina pentru realizarea schimbului de personal
- ❖ 70 de angajați
- ❖ 4.000 de ore de funcționare anual pentru fiecare far
- ❖ Instalarea sistemului DGNSS la Constanța este o investiție de 200.000 de dolari, iar un receptor pentru o navă costă 20.000 de dolari.



ORIUNDE FLUTURĂ PAVILIONUL ROMÂNESC

PROGNOZA METEO

Prezentă încă de la înființare în structura Serviciului Hidrografic Român, vechea „Secție de meteorologie și aerologie nautică“ care se ocupa cu studiul climei maritime a devenit Secția Hidrometeorologie de astăzi. În prezent asigură zona de responsabilitate a Forțelor Navale cu: servicii hidro-meteorologice 24 de ore din 24; programe meteo pentru 12, 24, 48, 72, 144 de ore; produse hidrometeorologice necesare Forțelor Navale; personal de specialitate pentru instruirea celor care răspund de probleme meteo în unitățile Forțelor Navale; elaborarea, în colaborare cu Institutul Național de Meteorologie și Hidrologie și cu alte instituții din străinătate, de cercetări oceanografice.

După ce, în anul 1996, s-a realizat racordarea secției la linia de fax-modem a rețelei meteorologice naționale și europene, din august 1999 activitatea meteorologică de prognoză se desfășoară cu ajutorul sistemului satelitar, care asigură accesarea datelor și hărților puse la dispoziție de Serviciul meteorologic de la Offenbach, Germania.

Comandorul Alexe Brașoveanu, șeful secției în care și desfășoară activitatea căpitan-comandorul **Săndel Gheorghita**, căpitanul **Valentin Ciuchea** și opt salariați civili, a punctat principalele obiective pentru perioada 2001-2003: achiziția unei console de analiză date meteo și prognoză hidrometeo; trei geamanduri hidrometeorologice marine (Constanța, Mangalia și Sulina) și opt fluviale pentru transmitere date GSM în Sistemul Integrat Meteorologic Național; zece stații de analiză și prognoză; rețea hidrometeorologică teritorială a Forțelor Navale prin care să se transmită produsele hidrometeorologice. Menționăm că toate echipamentele vor fi racordate la Sistemul Integrat Meteorologic Național. România este prima și deocamdată singura țară din Europa care va avea un astfel de sistem



integrat. Cel mai semnificativ avantaj al acestui sistem este că permite urmărirea, în timp real, a evoluției vremii. Sistemul este rezultatul unei cooperări între Guvernul României, prin Ministerul Mediului și Apelor, și

firma Lockheed Martin, în valoare de 55 de milioane de dolari. Dacă este nevoie, se poate asigura prognoza meteo pentru navele noastre militare oriunde în lume! ■

Specialiști cu înaltă calificare

Secția Aparate de Navigație, condusă de comandorul **Marcel Neprilescu**, realizează etalonarea, compensarea și verificarea aparaturii de navigație de la bordul navelor civile și militare, române sau străine și, în general, își desfășoară activitatea la bordul navelor respective, în funcție de cereri. Complementar, Secția Reparații și Întreținere Tehnică Aparate de Navigație și Mijloace de Semnalizare, condusă de căpitan-comandorul **Nicolae Chioibăs**, are drept sarcini întreținerea și repararea aparaturii de navigație, atât la bordul navelor cât și la sediul instituției, inclusiv realizarea reparațiilor capitale. La unitate sunt amenajate standuri cu aparatură de navigație etalon (girocompase, loch-uri, sonde ultrason, radiogoniometre) utilizate pentru a aduce aparatura reparată la parametrii adecvati. De asemenea, există și un compartiment care se ocupă cu verificarea și reglarea cronometrelor navale și aparaturii optice și electronooptice folosită la nave. Ambele secții reușesc să producă anual venituri de aproape o sută de milioane de lei.



NOI, FEMEILE DIN FORTELE NAVALE

„O prezență discretă și extrem de eficientă!”

Floare BRÂNZĂ

Ne-am obișnuit cu prezența femeilor în toate sectoarele de activitate din Armată și nu este nimic „spectaculos” în faptul că 38 de femei (37 salariați civili și un plutonier major) își desfășoară munca în cadrul Direcției Hidrografice Maritime. „Sunt femei conștiințioase, devotate meseriei, armatei și marinei – ne spunea domnul comandor Aurel Constantin, locțitorul comandanțului D.H.M. – la fel de bine pregătite profesional ca și bărbații și care, prin rolul pe care-l au în activitatea de zi cu zi, asigură o bună funcționare a instituției în ansamblul său.” În marea lor majoritate sunt repartizate în domeniile unde, prin tradiție, locurile sunt ocupate de femei – contabilitate-finanțe, gestiune bunuri materiale, asistență medicală, resurse umane, telefonie, dactilografie – și unde fac dovada profesionalismului lor. Dar sunt și excepții de la regulă în ceea ce privește locul de muncă: instituția beneficiază de prezență „specialistelor” în secții de referință, corespunzătoare domeniului ei de activitate. Abia acum începutem vorbi de „spectaculos”, de specificul muncii și de calitățile deosebite pe care le posedă femeile de aici.

Activitatea celor din secția Cartografie și Documente Nautice, cartografii Veronica Botez, Mihaela Pulpere și Cornelia Jianu, „veterane” în profesie, se definește simplu, printr-un singur cuvânt: ARTĂ. Pentru că ceea ce realizează – imaginea hărții – când mânuiesc cercul de gravare, minipantograful sau aparatul de executat puncte și cercuri (aparate optice la care se montează dăltiile de diferite dimensiuni) ține deja de domeniul artistic. Lucrarea, asupra căreia se acționează, în funcție de complexitate, de la 2 la 4 luni, până la finalizare, o putem defini ca aparținând, în aceeași măsură, atât sferei artistice (imaginea hărții este o gravură ce impresionează prin aspect și formă ochiul), cât și sferei utilului (de acuratețea sa și de respectarea întocmai a elementelor depinde realizarea originalului și, în final, siguranța navegației). Si ca să ajungi la performanță este nevoie în primul rând de pregătire de specialitate, o documentare foarte bună (avize de navegație și alte materiale specifice), rapiditate și eficiență în muncă, toate corroborate cumeticulozitate, foarte multă răbdare, precizia, talent și o anume măiestrie și finețe în lucru. Când acestea te definesc, ești într-adevăr „specialist”.

Nu putem să nu amintim că dacă secția Cartografie și Documente Nautice este reprezentativă pentru prestigiul instituției, acest lucru se datorează și activității responsabile, devotuii de care dă dovadă femeile de aici: desenatori tehniči Elena Leca și Elena Baston, geograf Liliana-Lorena Cucui, traducători limba engleză Mirela Buzatu și Mirela Gagu, traducător limba rusă Mariana Ionescu.

În secția Topohidrografică lucrurile diferă un pic fiindcă și munca de topograf are specificul ei. Profesionalismul, atenția distributivă,

Căpitan-comandor Constantin Ghiță, și cartografi: Veronica Botez (medalion), Cornelia Jianu (stânga) și Mihaela Pulpere



Traducător lb. rusă
Mariana Ionescu

exactitatea datelor, un plus de răbdare și adaptabilitatea la mediu și condiții climaterice subliniază identitatea topografului. „Specialistul” în domeniu, chiar un „as” al lucrărilor pe calculator – cum au definit-o, cu admirare, colegii lor – este Dorina Ilașcu. Sensibilă, la prima vedere, are însă o tenacitate demnă și de invidia unui bărbat.

O activitate mai dificilă, cu eforturi fizice suplimentare pentru condiția de femeie (dese ieșiri în mare) desfășoară salariații civili Ruxandra Moga; Marina Bordeianu și Ileana Bârsan – secția Aparate de Navigație, Marcela Brașoveanu și Nadia Zota – secția Hidrometeorologie, precum și tehnicianul Carmen Militaru – secția Reparații și Întreținere Tehnică și Aparate de Navigație și Mijloace de Semnalizare. Multe din responsabilitățile secțiilor cad pe umerii lor însă nu și amintesc să se fi plâns vreodată, să se fi dat bătute din calea greutăților cu care s-au confruntat uneori. Pasiunea există și există, obișnuința a venit cu timpul și înțotdeauna mai este loc pentru nou și pentru „altceva”.

Mi-am permis o abordare scurtă a principalelor „specializări” care pentru cei „de afară” (ajunși numai ocazional în acest mediu) sunt puțin neobișnuite, destul de stresante și chiar cu grad de risc ridicat (o eroare cât de mică de date și elemente pune în pericol siguranța navegației).

Însă, pentru toate femeile care și desfășoară activitatea în toate compartimentele Direcției Hidrografice Maritime, care și fac meseria cu multă placere și pasiune, a căror experiență căpătată în anii le dă dreptul să rivalizeze cu bărbații, colegii lor, totul este ceva obișnuit, natural și se definește simplu: COMPETENTĂ.

Și să nu uităm că, înainte de toate, sunt femei: cochetă, interesate de modă, de arta culinară, cu hobby-uri (literatură, muzică, tricotaje, goblenuri, pictură, sport etc.). Sunt soții (grijilii pentru „jumătatea” lor), mame (preocupate de educația și soarta copiilor) și iubite (visătoare, fericite și uneori temătoare). Femei care și „ascund” grijile, neîmplinirile și loviturile primitive căteodată de la viață, femei care privesc cu optimism viitorul.

După ce stai de vorbă cu ele și începi să le cunoști mai bine le poți privi așa cum sunt: „O prezență discretă și extrem de eficientă!” (cum de altfel le-a caracterizat și conducerea instituției).



INTERVIU

➡ rând datorită profesionalismului oamenilor din sistem și aici vreau să precizez că sarcinile sunt tot mai multe, iar structura compartimentelor financiare este de multe ori foarte subțire pentru îndeplinirea de calitate și în timp util a acestor sarcini.

Cum se rezolvă totuși problemele? De multe ori prin sacrificarea timpului liber, a concesiilor și în multe unități cu sprijinul comandanților care au alocat forță de muncă suplimentară de la alte structuri. De asemenea am încercat, și aici mă refer la secția finanță-contabilă pe care o conduc, să asigurăm un circuit logic și fluent al informațiilor între noi și structurile din subordine în vederea informării oportună a conducerii Forțelor Navale și luarea măsurilor care se impun pentru rezolvarea problemelor. Am încercat să asigurăm în cel mai scurt timp posibil deschiderea de credite la toate unitățile din finanțare și, cel mai important, am încercat să repartizăm acel nivel al creditelor care să asigure cel puțin nevoie de bază ale fiecărei unități. Acest lucru s-a realizat prin instituirea și funcționarea la nivelul Statului Major al Forțelor Navale a unui sistem de analiză și repartizare a fondurilor din care fac parte toți factorii de răspundere.

- Este clar: nu se pot face cheltuieli decât în limita fondurilor alocate. Ce ne puteți spune despre celelalte aspecte ale activității structurilor financiare?

- Un alt document important îl constituie modul în care s-a organizat și funcționează contabilitatea în sistem cantitativ – valoric. Aici toate unitățile s-au confruntat cu probleme mari anul trecut în activitatea de evaluare a patrimoniului și transpunerea în noul sistem de evidență, probleme dato-rate, pe de o parte, numărului mic de posturi de contabil și faptului că actele normative nu erau suficient de clare sau detaliate în anumite privințe. De asemenea volumul de muncă pe care îl presupune o astfel de activitate este foarte mare în condițiile în care nu am avut la dispoziție un program informatic care să ne ajute. Vă pot da o mulțime de exemple în care o singură persoană trebuie să contabilizeze mișcarea unui număr de 10 – 15 mii de repere care sunt înregistrate într-o gestiune. O parte din aceste dificultăți ar fi fost evitate dacă la proiectarea structurilor financiare contabile s-ar fi ținut cont și de propunerile trimise la eșaloanele superioare de către Statul Major al Forțelor Navale. Există posibilitatea ca fără creșteri

de personal la nivelul Statului Major al Forțelor Navale să se realizeze state echilibrate, funcție de specificul și volumul de muncă din fiecare unitate. În schimb, au fost concepute structuri finanță-contabile tip, rigide, astfel încât la unele unități personalul finanță-contabil este suprasolicitat, iar la altele structura este supradimensionată.

- Dar înainte de aplicarea acestui sistem nu existau tot atâtea repere care trebuiau evidențiate în contabilitate?

Biroul Contabilitate și Analiză Economică:
maior Eduard Radi, căpitan Florica Mitea
și salariații civili Lăcrămioara Spătaru și
Marianti Năstăsă (economist)



Casieră: Cristina-Lavinia Bozga



- Existau, dar nu erau reflectate în evidență decât cantitativ. Acum fiecare bun material este contabilizat atât cantitativ cât și valoric, ceea ce presupune cel puțin dublarea volumului de muncă. Pot să informez pe cei interesați că în cursul perioadei imediat următoare se va realiza un program informatic la Centrul de Calcul al Marinei care să asigure ținerea evidenței în sistem automat de calcul. Înainte de 1 ianuarie 2000 nu există nici o legătură între contabilitatea sintetică și evidența materială. Cu alte cuvinte, nu se cunoștea valoarea patrimoniului unității decât în expresie cantitativă, ceea ce contravenea prevederilor legii contabilității.

- Au existat și există încă o serie de probleme legate de asigurarea drepturilor bănești pentru cadrele militare care au trecut în rezervă. Mă refer atât la stabilirea acestor drepturi cât și la modalitatea efectivă în care acești oameni au intrat în posesia banilor care li se cuvin. Ce ne puteți spune despre acestea?

- Asigurarea acestor drepturi bănești presupune punerea în discuție a trei elemente: asigurarea fondurilor la termenele prevăzute de lege, stabilirea corectă, legală, a drepturilor și impozitarea sau neimpozitarea acestor drepturi. Deși legislația prevede achitarea drepturilor de ajutoare la trecerea în rezervă, plata s-a făcut funcție de fondurile primite, în majoritatea cazurilor în 2 la 5 rate, pe parcursul a 2 la 6 luni, fapt ce a avut drept consecință defavorizarea celor în cauză prin creșterea inflației în această perioadă, iar în ceea ce privește instituția – atacarea acesteia în instanțele judecătoarești de către cei în cauză pentru obținerea de despăgubiri. Menționez că termenul prevăzut de lege pentru achitarea plăților compensatorii era stipulat în Ordonanța guvernului nr. 7/1998, și anume 30 de zile de la data schimbării poziției, adică trecerea în rezervă, dar și aceste plăți compensatorii au fost achitate ca și ajutoarele la



INTERVIU

trecerea în rezervă – cu întârziere. Principala cauză a întârzierilor a fost neasigurarea în totalitate a fondurilor de la bugetul statului deși pe linie de planificare financiară s-au luat toate măsurile de solicitare a acestora.

În ceea ce privește stabilirea drepturilor la ajutoare pentru perioada 1 ianuarie - 22 septembrie 2000, între Legea nr. 138/1999 și Ordonanța guvernului nr. 73/1999 a existat o contradicție de termeni rezolvată prin Ordonanța de urgență nr. 136/2000, începând cu data de 22.09.2000. Contra dictia constă în faptul că Legea nr. 138/1999 impunea calcularea ajutoarelor în funcție de solda brută lunară, iar ordonanța nr. 73 prevedea scutirea de la plata impozitului pe venit a ajutoarelor calculate în funcție de solda netă lunară. Consecința a fost că drepturile la ajutoare s-au impozitat conducedând la diminuarea sumelor efectiv primite de oameni cu aproximativ 38 %. Dar situația s-a reglementat începând cu 22.09.2000 în sensul că s-au modificat prevederile Legii 138/1999, ajutorul calculându-se în funcție de solda netă lunară. Practic se imposizează solda brută din ultima luna de activitate, iar suma rămasă se înmulțește cu numărul de solde prevăzut de lege. Moral și corect ar fi fost ca Ordonanța de urgență 136/2000 să se aplică cu data de 1.01.2000, dată la care a intrat în vigoare Ordonanța 73/1999, ceea ce ar fi dus la evitarea unor procese intentate M.Ap.N. de către cei păgubiți.

- Care sunt principalele probleme cu care vă confruntați în prezent ?

- Suntem o multitudine și în primul rând aş situa calitatea absolvenților. Ultimele promoții de ofițeri financiari nu s-au ridicat nici pe departe la cerințele actuale. O posibilă explicație ar fi că în cei cinci ani cât durează școlarizarea numai în ultimele nouă luni se învață ceva concret despre această meserie și imediat după absolvire sunt numiți în funcții de mare răspundere, cele de contabil șef. Pentru depășirea acestui neajuns am hotărât să continuăm pregătirea tinerilor ofițeri la locul de muncă, ceea ce a dat deja rezultate în multe cazuri.

În al doilea rând ne confruntăm cu lipsa personalului calificat în special la unitățile izolate. În aceste situații am ales varianta numirii pe funcția de contabil șef a

Biroul Buget: maior Fanel Mitea, căpitan Mihaela Dragomir și salariații civili Ana Telehoi și Viorel Zanfir (economist)



economiștilor civili sau a unor ofițeri de altă specialitate.

În al treilea rând ne străduim să dotăm compartimentele financiare cu tehnică de calcul performantă, astfel încât întreaga evidență contabilă să fie ținută în sistem automat. Si mai sunt destule...

- În afara problemelor legate de activitatea profesională, cu ce probleme se mai confruntă un ofițer finanțier ?

- Suntem cu toții parte a sistemului social în care trăim și ne confruntăm cu aceleași probleme legate de nivelul salariului, siguranța locului de muncă pentru noi și familiile noastre, perspectiva unui viitor pentru copiii noștri și toate celelalte griji care fac parte din viața românilor. Încercăm să ne adaptăm la condițiile actuale și căutăm să avem măcar satisfacția muncii împlinite, deși, așa cum spuneam, este destul de greu. Aminteam la început de sacrificarea unui mare volum din timpul nostru liber și este necesar, cred, să subliniez că acest lucru se face prin sacrificarea timpului petrecut împreună cu familia, perioadă care nu se poate recupera și care are urmări pe parcursul întregii vieți. Uneori aceste mari eforturi se plătesc foarte scump, cu prețul sănătății și chiar al vieții, cum a fost, recent, cazul generalului de brigadă Gheorghe Ouatu, locuitor al șefului Direcției Financiare, dispărut prematur dintre noi și regretat de toți cei care l-au cunoscut ca pe un profesionist desăvârșit și un suflet de o rară nobilă.

- Domnule colonel, ce vă dorîți pentru viitor, ce planuri de perspectivă aveți ?

- Îmi doresc multe, poate prea multe lucruri. Aș vrea să realizăm în Forțele Navale noi structuri financiar – contabile cu sprijinul conducerii Statului Major al Forțelor Navale în funcție de misiunile pe care le au de îndeplinit unitățile și marile unități. O atenție deosebită vom acorda structurilor financiare de la Bazile logistice, unități care vor duce tot greul aprovizionării tehnică – materiale și care vor ține evidența patrimoniului unităților luptătoare. Îmi mai doresc putere de muncă să pot realiza ceea ce mi-am propus. De asemenea îmi doresc ca la sfârșitul carierei să las în structura Forțelor Navale ofițeri financiari bine pregătiți, cu dragoste față de meseria aleasă și cu sentimentul respectului față de lege. Sper să realizez toate acestea având în vedere că sunt un optimist.

Mi-ăș mai dor că revista dumneavastră să ne acorde un spațiu de specialitate în cuprinsul său.

- Vă asigur că revista „Marina Română“ va acorda atenție problemelor financiare de mare interes pentru cititori și, dorindu-vă îndeplinirea tuturor deziteratelor din plan profesional și personal, vă mulțumesc pentru interviul acordat.





Ecouri la aniversare



Împlinirea a 10 ani de la apariția revistei MARINA ROMÂNĂ (22 decembrie 2000) a reprezentat, deopotrivă, atât un moment de bilanț cât și de proiecție a aspirațiilor pentru perfecționarea demersului jurnalistic pe care ne străduim să-l înfăptuim.
Au fost alături de noi personalități militare și civile, din administrația publică, învățământ, cultură, colaboratori vechi și devotați, colegi din mass-media militare și civile.

Tuturor le suntem recunoscători pentru mesajele camaraderestă și aprecieri, promițându-le că vom încerca și în continuare să impunem revista MARINA ROMÂNĂ ca adevărat „vector de imagine“ pentru Forțele Navale Române.



ORDIN DE ZI

Nr. 245 din 14.12.2000

AL ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORȚELOR NAVALE CU OCAZIA ÎMPLINIRII A 10 ANI DE LA APARIȚIA PRIMULUI NUMĂR AL REVISTEI „MARINA ROMÂNĂ“

Înființată ca structură redațională de sine stătătoare în cadrul Comandamentului Marinei Militare, prin ordin al ministrului apărării naționale, la 15 iunie 1990, revista **MARINA ROMÂNĂ** a apărut de sub tipar, cu primul său număr, la 22 decembrie 1990.

Reluând o tradiție a presei marinărești de aproximativ un secol, tradiție întreruptă în anul 1982, revista **MARINA ROMÂNĂ** și-a propus să pună „cap compas“ spre inima și sufletul celor care slujesc interesele pe apă ale țării, ale celor care îndrăgesc triada MAREA-MARINA-MARINARI. să devină emblema lor spirituală, sub semnul tutelar al bogatelor tradiții de navigație românești.

În cei zece ani de apariție revista **MARINA ROMÂNĂ** și-a onorat cu profesionalism menirea, câștigându-și un binemeritat loc în paleta publicistică militară și de profil. Și-a adus o contribuție deosebită la ridicarea nivelului de cultură marinărească, fiind un eficient mijloc de informare pentru toți profesioniștii și iubitorii mării. Este, fără îndoială, un vârf de lance al spiritualității marinărești.

Conținutul revistei **MARINA ROMÂNĂ**, care se înscrie în rândul revistelor gen magazin marinăresc, ar putea fi exprimat, plastic, ca fiind cel al unei publicații „*cu și despre marinari, despre marinarii de ieri și de azi, pentru marinarii de azi și de mâine*“. Astfel, peisajul publicistic de marină este bine reprezentat, exprimând puternicul sentiment al mării, deschiderea spre lume a unui popor cu vocație de navigator și peste două milenii de tradiții navale.

Dominilor redactori,

Perseverați în nobila misiune pe care o aveți, de purtători de cuvânt ai marinărilor români. Continuați să vă perfectionați stilul literar și modul de redare a informațiilor, lărgind sfera de abordare a acestora astfel încât să fie incluse toate sectoarele de activitate marinărească.

Cu ocazia împlinirii a zece ani de la apariția primului număr al revistei **MARINA ROMÂNĂ** felicit întregul colectiv redațional, adresându-le urarea marinărească **VÂNT BUN ÎN VELE !**

ŞEFUL STATULUI MAJOR AL FORȚELOR NAVALE

Viceamiral-comandor dr. TRAIAN ATANASIU



Astăzi, când se sărbătoresc 10 ani de la apariția primului număr al revistei **MARINA ROMÂNĂ**, Organizația Constanța a Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere vă adreseză un călduros salut camaraderesc.

Suntem onorați de a vă transmite deosebitul nostru respect și bunele aprecieri pentru eforturile depuse în depășirea greutăților inerente începutului. Am admirat și admirăm preocuparea dumneavoastră ca **REVISTA** să constituie un mijloc de cunoaștere a măsurilor de reașezare a Forțelor noastre Navale în această perioadă de tranziție, dar și a rezultatelor obținute de echipele navelor în cadrul „**PARTENERIATULUI PENTRU PACE**“, asigurând prin aceasta legătura între gând și faptă, între concepție și execuție, între prezent, trecut și viitor.

Pentru noi, benefică a fost colaborarea cu dumneavoastră, permitându-ne dezvoltarea spiritului de corp și a sentimentelor de camaraderie între cadrele militare active și cele de rezervă.

În front la tribord vă prezentăm onorul pentru tot ce ați reușit și vă dorim **MULTI ANI** de activitate, putere de muncă și în mileniul trei, ca să suportați cu stoicism „**DULCEA POVARĂ A SUCCESULUI**“.

Președintele Organizației Județene Constanța a U.N.C.M.R.R.
Viceamiral (r) Petru Anghel



Ecouri la aniversare

Cu prilejul împlinirii a zece ani de la înființarea revistei, pe a cărei punte de comandă îndepliniți de la începuturi cea mai importantă funcție, îmi este deosebit de plăcut ca în numele Comitetului de Conducere al Ligii Navale Române – filiala Constanța să vă adresez dumneavoastră și întregului colectiv redacțional cordiale felicitări.

Urez revistei **MARINA ROMÂNĂ** să înregistreze ani mulți de acum înainte, noi și noi succese în slujirea intereselor marinei naționale, cu aceeași rigoare publicistică și marinărească.

LA MULTÎ ANI ! BUN CART ÎNAINTE !

Președintele Ligii Navale Române – filiala Constanța

Viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan



Aniversarea unui deceniu de existență de la apariția primului număr al revistei **MARINA ROMÂNĂ** constituie pentru mine și personalul din subordine un prilej de a vă transmite cele mai sincere urări de sănătate și succes pentru dumneavoastră și colectivul pe care îl conduceți.

Vă doresc să continuați, la fel ca și până acum, eforturile deosebite în menținerea și dezvoltarea tradițiilor marinărești.

LA MULTÎ ANI !

Comandantul Flotilei Fluviale „MIHAIL KOGĂLNICEANU“
Contraamiral Petre Cioromele



Cu ocazia celei de-a 10 ani de la revistei, pe care cu onoare o conduceți, personalul Brigăzii 24 Fluviale vă urează „**BUN CART ÎNAINTE!**“

Comandantul Brigăzii 24 Fluviale
Comandor Neculai Surlă

CERTIFICAT DE BOTEZ

La trecerea tropicului de 10 ani de către velierul de hârtie MARINA ROMÂNĂ se botează, în bună tradiție marinărească, prin scufundarea în valurile de cerneală ultramarină, întregul echipaj al comandorului dr. Ioan Damaschin și toți cei care s-au aflat pe aceeași punte, de către mai vîrstnicele „Observatorul Militar“, Titanicul cu noua pupă tabloidă, Nava școală „Spirit Militar Modern“, vasul-fantomă „Viața Armatei“, submersibilul cu microunde „Ora Armatei“ și bacul tras pe cabluri „Pro Patria“, toate vase de luptă de la Admiralitatea „Trustului de Presă al Armatei“.

Fie ca Zeul Neptun să vă înfigă tridentul în penițe, bravi lupi de mare ispravă gazetărească ! Si să intrăm cu toții la agapă!

De la timona Trustului de Presă al Armatei,
Colonel Ion Petrescu și secunzii, coloneii Valeriu Pricină și Grigore Radoslavescu

Observatorul militar: colonel Eugen Burghela
Viața Armatei: colonel Liviu Vișan
Spirit Militar Modern: colonel Dumitru Roman
Pro Patria: colonel George Vasile
Ora Armatei: colonel Vasile Preda

Marea Noastră

revista Ligii Navale Române fondată de Jean Bart

La a zecea aniversare a revistei MARINA ROMÂNĂ suntem bucuroși să vă adresăm colegiale felicitări și urarea de a naviga cu aceeași precizie pe învolburata mare a existenței sociale spre împlinirea menirii ce v-ați asumat-o: valorificarea tradițiilor navale românești, oglindirea vieții și activității marinărești contemporane și deschiderea de orizonturi virtuale pentru o evoluție pozitivă a Marinei Române.

Redactor-șef al revistei MAREA NOASTRĂ
Comandor (r) Doru Ionescu

Redactor-șef adjunct,
Contraamiral (r) George Petre

Cu ocazia aniversării a 10 ani de existență a revistei **MARINA ROMÂNĂ**, am onorulul prileju de a vă felicita pentru munca desfășurată și să vă asigur că activitatea dumneavoastră, calitatea articolelor și aspectul general al publicației sunt garanția că și în continuare Forțele Navale Române, elită a Armatei României, vor fi corect și real prezentate.

LA MULTÎ ANI !

Colonel Aurelian Neagu



NUMIRI ÎN FUNCȚII



Viceamiral **Virgil STOICA**

În baza propunerilor avizate în ședința Consiliului Suprem de Apărare a Țării din 12 ianuarie a.c., ministrul apărării naționale, domnul **Ioan Mircea Pașcu** l-a numit pe domnul viceamiral **Virgil Stoica** în funcția de prim-loctitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale și comandant al Comandamentului 9 Operațional Întrunit.

Contraamiral **Petre CIOROMELE**

Prin ordinul ministrului apărării naționale nr. MP 36 din 22 ianuarie 2001, domnul contraamiral **Petre Cioromele** a fost numit în funcția de locțitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale.



Comandor **Ioan COSTI**

Prin ordinul șefului Statului Major General nr. SP 4 din 17 ianuarie 2001, domnul comandor **Ioan Costi** a fost numit în funcția de comandant al Flotilei Fluviale „Mihail Kogălniceanu“.



OASPEȚI AI FORȚELOR NAVALE

În perioada 28 ianuarie - 2 februarie a.c. o delegație a Academiei Naționale de Securitate din Turcia a efectuat o vizită în România, la Colegiul Național de Apărare.

Programul a inclus o deplasare la Constanța, pe 30 ianuarie, unde s-au desfășurat următoarele activități: întâlnirea cu prim-loctitorul șefului Statului Major al

Forțelor Navale, domnul viceamiral **Virgil Stoica**, prezentarea Fortelor Navale Române și vizitarea Portului Constanța.

Delegația turcă a fost formată din personal didactic și absolvenți ai seriei a 49-a a Academiei Naționale de Securitate și a fost condusă de generalul de divizie **Erdal Ceylanoglu**, comandantul academiei. (C.S.)





STELELE SERGENTULUI

INCREDIBILA DIVERSITATE A ÎNSEMNELOR DE GRAD ÎN ARMATELE EUROPENE

Dispariția vechilor uniforme și a semnelor tradiționale ale ierarhiei militare a condus, din fericire, către o simplificare a acestora, tendință constatătă încă din perioada imediat următoare perioadei napoleoniene. Tinutele de oraș și chiar cele de paradă nu mai sunt așa de înzorzonate ca în trecut, iar panașul a cedat teren în favoarea eficienței. Cu toate acestea, însemnele de grad din armatele europene rămân o sursă de confuzie.

In timpul manevrelor în comun, al operațiunilor umanitare sau chiar de război, insignele și însemnele de grad ale armatelor implicate în acest tip de acțiuni au ridicat câteva probleme, adesea minore, dar care sunt totuși interesant de studiat - se arată într-un articol din revista *Armées d'aujourd'hui* din luna septembrie a anului trecut. De asemenea, este adevărat că unele confuzii și incidente regretabile au avut loc mai ales de când diferitele armate europene se întâlnesc mai des pentru operațiuni în comun. Aceste confuzii au fost favorizate și de faptul că însemnele de grad purtate pe ținuta de camuflaj sunt, în mod intentionat, de dimensiuni mici și culori întunecate. De exemplu, în 1996, în timpul desfășurării aplicației *Exercise Cooperative* la Camp Lejeune, baza de antrenament a infanteriștilor marini americani, un căpitan român a interpelat destul de dur un observator portughez, maior de parașutisti. Acesta din urmă avea pe epoleti o tresă lată de argint, urmată de una mai îngustă, ceea ce în România reprezintă gradul de sergeant major. Acum câțiva ani, în timpul unei călătorii de studii în Elveția, un aspirant francez s-a adresat cu expresia „mon capitaine” unui colonel elvețian care



Un colonel Italian și un colonel francez în fosta Iugoslavie

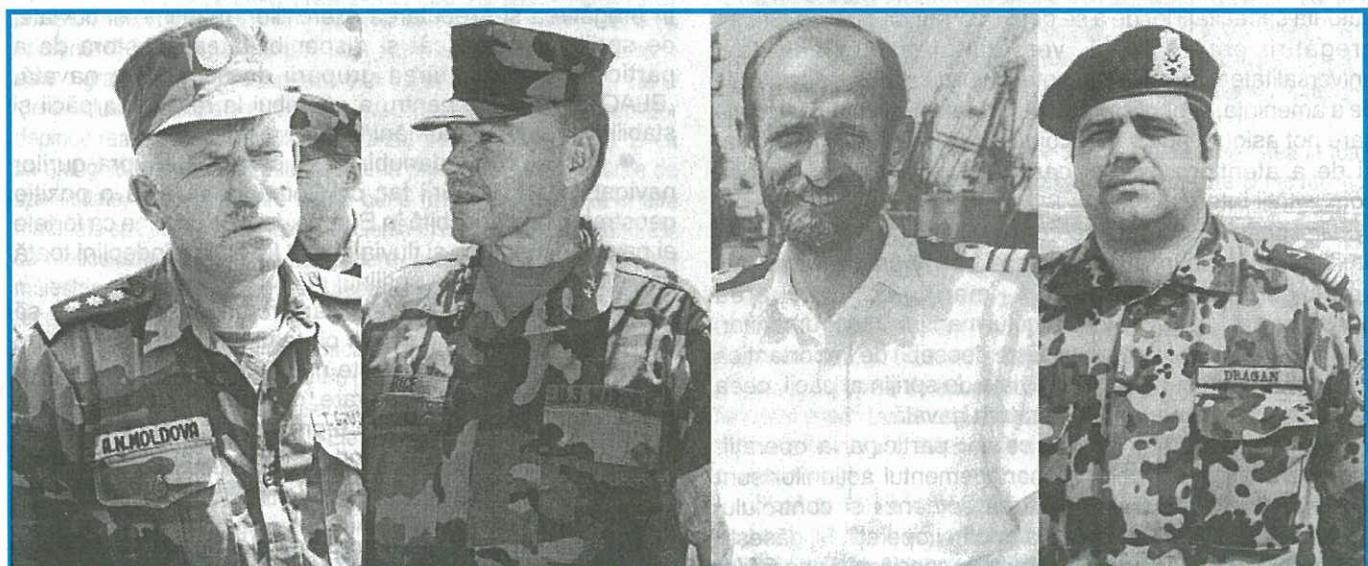
purta trei trese de un centimetru lățime... și care l-a pus rapid la locul lui pe nefericitul aspirant. La fel de ridicol a fost și episodul în care un comandant de batalion francez din cadrul IFOR îl salută ceremonios pe un locotenent polonez, rămas uluit, care avea două stele de argint pe epoleti.

Descifrarea

Trebuie să precizăm, totuși, în apărarea autorilor acestor gafe, că reprezentarea gradelor, cel puțin în Europa, este generatoare de confuzii.

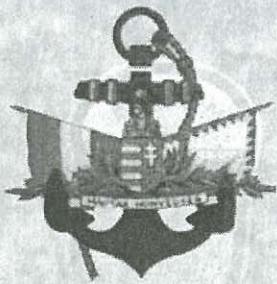
Astfel, trei trese desemnează un căpitan francez sau portughez, un sergent rus sau spaniol, un caporal polonez și un colonel elvețian. Trei stele desemnează un general în Franța, în Statele Unite sau în Portugalia. În Belgia, Olanda, Italia ele desemnează un căpitan, ca și în Polonia, Ucraina și în Rusia. În Austria, însă, aceste trei stele revin unui caporal șef!

Uneori trebuie să mergem până acolo încât să tinem cont de numărul de puncte ale stelelor pentru a ști cui ne adresăm. Acesta este cazul armatei spaniole: steaua în cinci puncte pentru





FLOTELE STRĂINE „PE RADAR“



Flotila de Dunăre din cadrul Forțelor Armate Maghiare

Având în vedere localizarea geografică nimeni nu se gândește că Forțele Armate ale Ungariei pot avea și o componentă „maritimă”: Flotila de Dunăre sau „Honved Falyami Flottilla”, așa cum se numește această unitate pe ungurește.

Drumul prin mijlocul capitalei Budapesta duce la sectorul 4, la

abur al marinei, purtând numele MESZAROS, a intrat în serviciu. și astăzi această zi este considerată ca „ziua flotei”. În anul 1931 Flotila de Dunăre era deja un gen de armă de sine stătător, cu un personal în jur de 1.600 de oameni și având în compunere 6 cirasate (monitoare) și 4 dragoare. În timpul celui de-al doilea război mondial, navele Flotei erau

Misiuni

Flotila are și astăzi misiuni multiple atât pe timp de război cât și pe timp de pace:

- ◆ asigură și apără apele teritoriale;
- ◆ protejează (apără) liniile de comunicări și convoaiile de nave comerciale ce navigă prin apele teritoriale;
- ◆ asigură securitatea obiectivelor



Wjpest. Deja de la „granițele” acestui sector devine clar, prin intermediul unei steme cu o ancoră, că acest sector trebuie să aibă ceva în comun cu navigația. După câteva minute se poate observa, pe partea dreaptă, printr-o poartă, un post de pază, locul de bazare al „flotei” ungare. Instalațiile portuare se află exact pe partea opusă a cazărmii, într-un braț lateral liniștit, pe malul stâng al Dunării.

Unitate cu bogate tradiții

Flotila de Dunăre a Ungariei, cu o istorie de 150 de ani, este comandată în prezent de colonelul Haydú Gábor. Această tradiție a început cu data de 25 iulie 1848, când primul vapor cu

folosite ca unitate a Marinei de Război germane; au acționat, printre altele, ca nave dragoare și nave de escortă a unităților maritime din Marea Neagră. Numai aviația britanică (Royal Air Force) a lansat în perioada mai-octombrie 1944 în jur de 1.400 mine. Dragarea acestor mine, atât pe Dunăre cât și pe platoul continental, a fost misiunea principală a Flotei, după terminarea războiului. Flotila de Dunăre este subordonată astăzi șefului Statului Major al Trupelor de Uscăt dar, chiar dacă oficial este parte a trupelor de ușcat, această unitate și-a păstrat tradiția. Pe lângă uniforma de marină albastră tradițională (din 1985) se păstrează gradul de matroz și alte însemne de marină.

industriale;

- ◆ răspunde de punerea și menținerea în stare de funcționare a barjelor fluviale.

Centrul de greutate al activității este căutarea și dragarea minelor. Alături de misiunile cu caracter specific apărării Flotila este folosită pentru măsuri de ajutor la catastrofe, ca și pentru misiuni protocolare. Folosirea navelor în cele mai mari inundații din acest secol care au avut loc în Ungaria, din lunile aprilie și mai 2000, au dovedit din nou utilitatea și avantajul acestei unități.

Aprovizionarea populației afectate, salvarea bunurilor precum și transportul a mii de saci cu nisip către locurile aflate în pericol din zonele inundeate au dovedit aceasta. În cadrul unei colaborări la granițe, extinse la fiecare 4 până la 5 ani, se desfășoară exerciții cu Flota Fluvială a României.



ARSENAL NAVAL

INDIA VA GĂZDUI EXERCIȚII MULTINAȚIONALE

La sfârșitul lunii februarie India urmează să găzduiască exerciții navale bilaterale și multinaționale cu națiuni care încă nu au fost precizate. Exercițiul va fi urmat de revista internațională a flotei de la Bombay, prima de acest fel din 1989. Această revistă navală va marca cea de a 50-a aniversare a Republicii India. 25 de nave de război aparținând unor marine străine se vor alătura celor aparținând națiunii gazdă.

Expanziunea în domeniul naval a Indiei continuă cu lansarea, la sfârșitul anului trecut, a celei de a doua fregate, dintr-o serie de trei, construite în Rusia și cu recepția unui distrugător în acest an. Negociările continuă și în ceea ce privește detaliile achiziției din Rusia a portavionului *Amiral Gorshkov*, în timp ce modernizarea singurului portavion indian existent, INS *Viraat*, este aproape



Foto: JNL

terminată, iar flota de submarine câștigă credibilitate.

Lansarea fregatei *Trishul* (din clasa Krivak III modernizată – Tipul 1135.6), construită de șantierele Baltiskiy Zavod, a urmat fregatei *Talwar*, din mai 2000. Un total de șase astfel de nave este posibil să fie construite, cea de-a treia fiind așteptată în anul 2003.

Cu un deplasament de 3.650 tone, navele sunt armate cu 16 rachete antinavă Zvezda SS-N-25 (KH 35 Uran), un tun de calibrul 100 mm, patru instalații de artillerie de 30 mm/65 AK 630, lansatoare SA-N-9 sau SA-N-4 SAM și patru tuburi lanșoare de 533 mm. Despre *Trishul* se

crede că este dotată și cu un sistem de rachete Club, capabil să lanseze rachete antinavă 3M-54E/E1 și rachete balistice antisubmarine 91RE2, precum și cu un lansator de încărcături de adâncime RBU-6000.

Distrugătorul din clasa Delhi, INS *Mumbai* (Bombay), urmează să fie recepționat în luna ianuarie, în timp ce prima fregată din clasa Godavari, de producție proprie, INS *Brahmaputra*, se află în probe și teste care urmează să se încheie la mijlocul anului.

Oricum, în același timp cu achiziția lui *Amiral Gorshkov*, Marina Indiei are probleme cu lipsa pieselor de rezervă pentru avioanele de vânătoare

Sea Harrier și elicopterele antisubmarin Sea King, construite în Anglia. Se fac eforturi pentru producerea acestor piese în țară. În poftida acestui fapt, secretarul britanic al Apărării, Geoffrey Hoon, a vizitat Bangalore pentru conborbiri ce vizau vânzarea către India a 66 de sisteme BAE Hawks.

După recepționarea, în iulie 2000, a submarinului *Sindhushastra* din clasa *Sindhughosh* (Kilo), se intenționează dotarea cu sisteme de lansare de pe mare pentru recent obținutele armamente nucleare, acțiune posibilă odată cu dezvoltarea rachetelor de croazieră indiene. (B.D., Jane's Navy International, ianuarie-februarie 2001).

TURCIA CUMPĂRĂ „AVISO“-URI FRANCEZE

Turcia va cumpăra din Franța șase fregate din clasa *D'Estienne D'Orves* (Tipul A 69). Contractul s-a încheiat în poftida fricțiunilor politice care au intervenit între cele două țări, după ce senatul francez a criticat tratamentul aplicat de

Turcia armenilor în timpul primului război mondial.

Trei dintre navele cunoscute sub denumirea de „Aviso“ – *Quartier Maitre Anquetil*, *Commandant de Pimodan* și *Commandant Drogon*, urmează să fie livrate

Turciei la jumătatea acestui an, după operațiuni de întreținere de rutină. Scoase din serviciu în anul 1999, fregatele, vechi de 25 de ani, vor fi redenumite *Bandırma*, *Bozcaada* și *Bodrum*.

Firma DCN International se va ocupa de revizia altor două nave, de asemenea scoase din serviciu (*D'Estienne D'Orves* și *Amyot d'Inville*). Reviziile vor viza sistemele de propulsie, motoarele și sistemele de armament, iar aceste două nave (redenumite *Beycoz* și *Bartın*) vor fi transferate Turciei la începutul anului 2002.

Second Maître Le Bihan se află încă în serviciu în Marina Franceză, dar va fi retras din activitate în 2002 și transferat direct Marinei Turciei

sub numele de *Bafra*.

Ministerul francez al Apărării a confirmat, de asemenea, că în baza unei convenții separate, Marina Turciei va cumpăra rachete antinavă Exocet MM38 pentru a le utiliza pe navele din clasa A 69, care au deja capacitate Exocet.

Cu un preț de achiziție de aproximativ 60 de milioane de dolari, la care se adaugă încă 150 de milioane de dolari costul operațiunilor de întreținere și revitalizare, aceste nave cu un deplasament de 1.250 de tone reprezintă o soluție temporară, timp în care Turcia negociază construcția unei noi clase de corvete în cadrul unui program național. (B.D., Jane's Navy International, ianuarie-februarie 2001)





RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

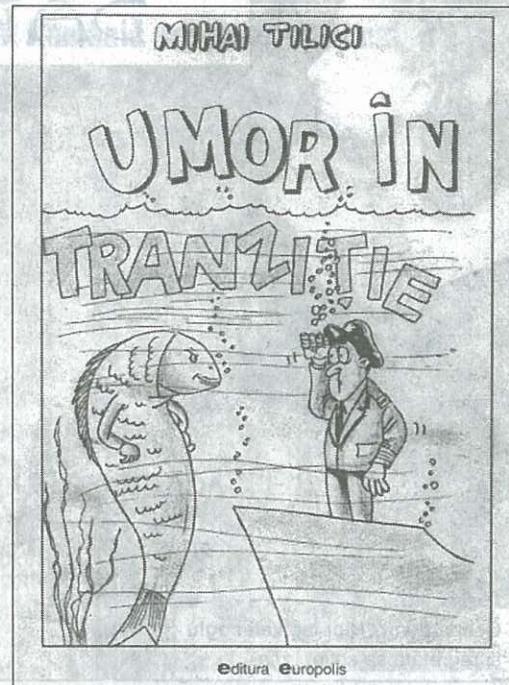
DEBUTURI LA CERCUL MILITAR CONSTANȚA „Umor în tranzitie“

Cadru militar activ la Școala de Maștri Militari a Marinei „Amiral Murgescu“, Mihai Tilici – cunoscut din paginile publicațiilor militare, dar și din cotidianele locale, participant asiduu la numeroase concursuri de creație literar-satirică – a „lansat“, în ziua de 18 ianuarie a.c., prima sa carte: „UMOR ÎN TRANZITIE“, apărută recent la Editura „EUROPOLIS“, cu o prefată generoasă (și exigentă!) semnată de umoristul Ananie Gagniuc.

Evenimentul s-a desfășurat în Sala de concerte a Cercului Militar Constanța – plină „ochi“ de prieteni, colegi, scriitori, jurnaliști. Abordând o ară foarte largă de subiecte, o varietate de genuri literare (aforisme, pilule, fabule, parodii, schite, catrene, epigrame etc.) autorul ne oferă, într-o notă critică, acidă, „Pilule cazone“, „Dicționar de... tranzitie“, „Despre... stat“, „Despre politică și politicieni“, „Proverbe adaptate la economia de piață“, „Laude cazone“, piese de proză scurtă, Horoscop umoristic, parodii după Topârceanu, Macedonski, Eminescu (?!), mici fabule în versuri, atacând toată gama tematică a actualității cotidiene.

A fost o seară frumoasă, în care vorbitorii au susținut cartea cu argumente, iar artiștii - „veterani“ pe scena Cercului Militar - Aurel Lăzăroiu, Luciana Șerban, Constantin Cârnici, Nelu Bodnăraș, au exemplificat... artistic fragmente din carte, spre satisfacția numerosilor participanți.

Bun venit, domnule Mihai Tilici, cu ... „Umorul în tranzitie“ în rândul autorilor militari!



O nouă apariție editorială

În aceeași seară, doi scriitori tomitani – Victor CORCHEȘ și Ovidiu DUNĂREANU – membri ai Uniunii Scriitorilor au făcut o bogată prezentare a volumului „CORABIA DE FILDES“ – antologie despre şase scriitori dobrogeni autenți.



MAREA

*Sentimentele mele
Sunt păstrate adânc prin tine
Tu – fecioară mândră la
fiecare pas pe care-l faci!
Tu – mare de suferințe,
înaltă, adâncă, colorată și
vrăjitură mereu!
Tu – apă a cărei viață în care
plutesc mistere ţesute diafan
într-o armonie pe care
doar noi două o cunoaștem
prin puterea blândă a nopții.*

UN DEBUT LA 16 ANI – ANDRA BERBECE

Continuând seria întâlnirilor de „laborator“, începute în urmă cu circa 38 de ani, Cenaclul literar „Mihail Sadoveanu“ a organizat prima ședință-dezbateră din acest an (la 25 ianuarie) – având în program comentarii pe marginea versurilor semnate de două debutante – profesoara Janet Hârbu de la liceul din Negru Vodă și eleva Andra Berbece de la Liceul „Mihai Eminescu“ din Constanța (clasa a X-a), fiica maiorului Daniel Berbece din Statul Major al Forțelor Navale.

Frumoasă și competitivă (participantă la Olimpiada de literatură română), dovedind un spirit de creativitate deosebit, Andra scrie o poezie a vîrstei adolescentine, cu căutările inerente, își pune întrebări existențiale, caută răspunsuri, ia atitudine față de ce vede și simte, încearcă să găsească definiții poeziei și rostului poetului, dedică splendide versuri mamei, își cântă și își caută dragostea, vede marea ca sursă de poezie.

Textele citite în cenaclu au fost comentate la obiect, cu exigență, de scriitorii Costache Tudor, Victor Corcheș, Ana Ruse, Dumitru Miș, Marieta Secu și profesoara Adina

Sabău (profesoara și dirigintă a eleviei), care i-au analizat creațiile, i-au făcut recomandări și i-au relevat speranțele devenirii. Seara a fost pigmentată și de momente umoristice realizate de Constantin Cârnici, Petre Brumă, Ananie Gagniuc, care au oferit adevărate oaze spirituale printre dezbatările „serioase“ ale serii.

În ansamblu, Tânără debutantă a trecut cu brio prin furcile caudine ale cenaclului „Mihail Sadoveanu“, dovedind prin creațiile sale că are „ceva de spus“.

N.B. Tânără profesoară Janet Hârbu a citit un ciclu de poezii – dovedind o matură pregătire intelectuală, o anume experiență în versificație, un bagaj de cunoștințe culturale, psihologice și artistice demne de luat în considerație. Poeta a fost apreciată de aceiași vorbitori la un nivel calitativ corespunzător fiind extrem de încântată de atmosfera „descoperită“ la Cenaclul literar „Mihail Sadoveanu“ al Cercului Militar Constanța.

Profesor Geo VLAD



CARTUL LIBER

Cunoaște-te prin tine însuți!



Comandor Filaret SINTION

Răspundeți, ca de obicei, cu DA sau NU la fiecare din întrebările de mai jos:

1. Îți place să înveți lucruri noi?
2. Îți plac vizitele neașteptate?
3. Preferi să-ți petreci vacanțele/concediile mereu în același loc?
4. Ești interesat de multe lucruri?
5. Îți place să încerci lucruri noi, să trăiești situații noi?
6. Când îmbraci pentru prima oară o haină, te preocupă ideea că nu îți-ar sta bine?
7. Ti-ar plăcea să conduci sau să te plimbi cu un automobil de mare viteză?
8. Prinzi, de obicei, trenul în ultimul minut?
9. Ti-ar plăcea să practici un sport-limită (parașutism, curse de formula 1 etc.)?
10. Consideri că puțin risc dă culoare vietii?
11. Faci lucruri despre care știi foarte bine că sunt dăunătoare sănătății (de exemplu fumatul)?
12. Ai semnat documente – contracte, angajamente etc. – fără a citi cu atenție clauzele?
13. În parcurile de distracții eviți amuzamentele periculoase?
14. Ai încerca – sau ai încercat – după o excursie în străinătate să ascunzi ceva la controlul vamal?
15. Știi care sunt locurile cele mai sigure într-un avion, într-un automobil etc.?
16. Te-ai îndatora serios pentru a participa la o afacere comercială?
17. Preferi un serviciu monoton, dar cu perspective clare, unuia foarte atractiv dar cu perspective incerte?
18. Crezi că polițele de asigurare reprezintă bani risipați?
19. Îți place să pierzi?

S-ar putea spune că acest test nu mai are nevoie de considerații introductive. Și totuși...

Pe ce se bazează curajul? Pe competențe și abilități superioare, eficiente și rigurose verificate anterior sau pe o înclinație – nu are importanță cum constituă – de a minimaliza/sfida riscuri obiective? Pe o personalitate puternică sau pe o personalitate imatură, incapabilă de a discerne și evalua corect? Și întrebările despre curaj nu sunt numai acestea.

Lucrurile nefiind deci așa de simple cum par la prima vedere, vă invităm la autoaplicarea testului de mai jos.

20. Te îmbraci destul de des într-o ținută nonconformistă?
21. Atunci când șeful tău (un profesor) greșește, ai curajul să i-o spui?
22. În tren o persoană necunoscută te invită la vagonul restaurant să bei ceva. Accepți?
23. Ai plecat în concediu/vacanță cu persoane pe care abia le-ai cunoscut?
24. Ai cumpărat un aparat electronic fără să-l încerci?
25. Ai rupe o prietenie pentru o chestiune de principiu?

GOTARE

Acordați câte un punct fiecărei întrebări la care ați răspuns conform grilei: 1. DA, 2. DA, 3. NU, 4. DA, 5. DA, 6. NU, 7. DA, 8. DA, 9. DA, 10. DA, 11. DA, 12. DA, 13. NU, 14. DA, 15. NU, 16. DA, 17. NU, 18. DA, 19. DA, 20. DA, 21. DA, 22. DA, 23. DA, 24. DA, 25. DA.

INTERPRETARE

0 – 7 puncte. Ești foarte precaut și circumspect în decizii. Nu accepți cu plăcere riscurile și nu te implici într-o activitate care s-ar putea termina și rău. Este o atitudine matură și rațională.

Dezavantajul tău constă în faptul că, din când în când, s-ar putea ca viața să-ți pară cam plăticoasă și banală.

8 – 15 puncte. În situațiile de risc pui atent și realist în balanță avantajele și pierderile. Cu alte cuvinte, nu riști orbește. Iar când totuși o faci, din diferite motive – presiunea unor prieteni, nevoia unei pete de culoare în viață etc. – miza pe care o pui în joc este nesemnificativă.

16 – 25 puncte. Riști mult și deseori gratuit. Dacă nu ai pierdut prea mult până acum nu înseamnă că acest lucru nu se va întâmpla într-un viitor mai apropiat sau mai îndepărtat. Fii mai ponderat, mai prevăzător. Dacă nu, după prima pierdere mai semnificativă îți vei aminti de acest sfat...



CARTUL LIBER

O zi din viața unui umorist

În actuala situație, din țară, din case și de afară, când românului i-a înghețat râsul pe buze, întrebarea – pusă în plină iarnă – mi s-a părut nefirească:

„Domnule Gagniuc, cum arată o zi din viața dumneavoastră ?”

Am dat un răspuns... realist:

„Începând de la 12 noaptea, dar și până atunci, tremur. Cu treningul peste pijamale, sub plăpumă și două pături. Când scot o mână afară, deja îmi degeră. Noroc de enurezis, altfel ar fi trebuit să merg la toaletă, ceea ce înseamnă sinucidere prin congelare. Adică, e aşa de frig, că mă, știu dumneavoastră, pe mine... Chiar, de ce nu ne putem congela, ca-n filmul „Hibernatus”, până primăvara ? Dar iarna nu-i ca vara, viața nu-i ca-n filme...

Până spre ziuă vorbesc singur, în contradictoriu. Ceartă și „folclor” românesc, adică înjurături autohtone, pentru că cei de la R.A.D.E.T. nu sunt cu mine în casă.

Atât le-ar fi trebuit !

Dimineață, fac ceea ce face aproape toată lumea. Mă scol. Zic aproape toată lumea, pentru că unii, peste noapte, tratează viața cu multă răceală. Un fel de boală, pentru că se îmbolnăvesc de deces...

La toaletă evit să mă uit în oglindă, pentru a nu-mi strica ziua. Mă îmbrac sport și fac precum Bill Clinton, dar nu în biroul oval, ci jogging, ocolind de câteva ori blocul. Simt privirea unor locatari și îi aud



mirându-se: „Uite că mai trăiește !“

Revin acasă, deschid frigidierul și-l închid repede la loc, o dată că se face și mai frig în casă și-a două oară că nu prea am ce lua de acolo...

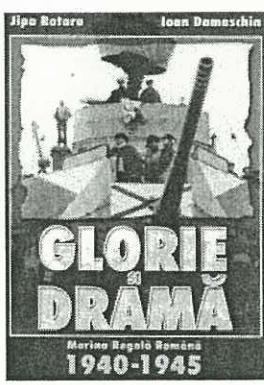
Plec la serviciu cu două mijloace de transport în comun, pentru că am devenit imun la aglomerație, de ani de zile. Dacă mă grăbesc, merg pe jos, că ajung mai repede. La serviciu, stres, nervi, tensiune, restrukturări, liste de şomaj, reduceri de salariu, măririle de impozite, alte taxe, şeful foc și pară, ne dă pe toți afară, colega de birou bea cafea fină și mănâncă bunătăți, pentru că, de, soțul e patron, iar eu nu ating un milion pe lună. Mă mai înțeapă și înima. Oasele mă dor și, cu toate acestea, scriu... humor !

Seară, acasă, o ciorbă lungă, să ne-ajungă, discuții în familie pe temele binecunoscute: frig, bani ioc, stres etern, mama lui de guvern !

Când mă uit la televizor, îi dau zor cu vastele mele cunoștințe în domeniul lingvistic, adică limbajul pestriș al românului, care conține peste 20.000 de tipuri de înjurături, sudalme, îi iau pe mai marii puterii la palme, că toți promit și spun că va fi bine, dar la mine nu ține, mă enervez și, culmea !, iar încep să scriu... humor ! Noaptea se mai stinge lumina și-atunci scriu humor negru. Evident, din cauza întunericului. Dovadă, cele scrise mai sus !

Ananie GAGNIUC

Lucrarea GLORIE ȘI DRAMĂ. MARINA REGALĂ ROMÂNĂ, 1940-1945 este deja considerată de către specialiști o sinteză științifică importantă în domeniu.



Cartea evocă glorioasele fapte ale marinilor pentru apărarea și reîntregirea frontierelor României pe ape în anii celui de-al doilea război mondial și descrie drama prin care a trecut Marina Regală Română după 23 august 1944.

Cititorii interesați se pot adresa redacției pentru a intra în posesia lucrării.

Redacția revistei MARINA ROMÂNĂ selecționează un ofițer pentru încadrarea funcției de redactor. Candidații trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

➤ ofițer de marină cu gradul de locotenent sau căpitan;

➤ abilități de comunicare dezvoltate și interes în cultivarea aptitudinilor jurnalistic;

➤ cunoștințe operate PC;

➤ cunoașterea unei limbi străine cel puțin la nivel mediu;

➤ domiciliu în municipiul Constanța.

Studiile superioare în domeniul filologiei sau științelor sociale constituie un avantaj.

Relații la sediul redacției: Cercul Militar Constanța, tel. 618127, 615700/0238.

